



administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer
afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid, cel Mer
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20, bus 8
1000 BRUSSEL
tel: 02/553.80.79 fax: 02/553.80.75

Richtlijnen milieueffectrapportage

LANGE TERMIJNVISIE
VOOR DE VLAAMSE ZEEHAVENS

PLMER-0005-RL

Inleiding

Het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, afdeling Vlaamse Nautische Autoriteit heeft de opdracht een Lange Termijnvisie voor het Vlaams Havenbeleid uit te tekenen .

Het kennisgevingdossier m.b.t. de plan-mer voor de Lange termijnvisie is door de Cel Mer van de afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid volledig verklaard op 7 juni 2004. De ter inzage legging bij de administratie liep van 17 juni 2004 tot 17 juli 2004. Gelijktijdig was het document ook via de webstek van de cel Mer (www.mervlaanderen.be). beschikbaar.

Conform de bepalingen van het decreet werden parallel hieraan adviezen gevraagd bij relevante administraties en openbare besturen, alsook bij de organisaties die een vertegenwoordiging hebben in de SERV en de Vlaamse Mina-raad.

Hierbij kan ook herinnerd worden aan het advies op hoofdlijnen van de Mina-Raad van 7 mei 2002 omtrent “de langetermijnvisie voor het Vlaams Havenbeleid –Strategisch plan Havens”.

Conform art. 4.2.5 §3 van het MER/VR-decreet is de coördinator gehouden tot overleg met de administratie. De coördinator zal dan ook al dan niet via de cel Mer overleg plegen met de relevante administratie tijdens het onderzoek.

Deze richtlijnen zijn opgesteld door de Cel Mer en hebben betrekking op de inhoudsafbakening van het MER. Ontvangen inspraakreacties en adviezen (zie bijlagen) worden hierin verwerkt wanneer er nieuwe inzichten aangereikt worden over ofwel specifieke milieuomstandigheden, ofwel te onderzoeken alternatieven ofwel een betere methodologie wordt aangereikt. De kennisgeving bevat al veel relevante informatie over de mogelijke inhoud van het op te stellen plan-MER.

De kennisgeving bevat al de meeste relevante informatie over de mogelijke inhoud van plan-milieueffectbeoordeling.

De basisinformatie voor de beoordeling hiervoor is te vinden in de verschillende omgevingsanalyses (ruimtelijke -, economische -, technologische - en beleidsomgevingsanalyse, visie op hoofdlijnen) te vinden op de webstek www.vlaamshavenbeleid.be.

1 Vorm en presentatie

Met betrekking tot de vorm en presentatie vraagt de Cel Mer om:

- Indien relevant recent kaartmateriaal te gebruiken voorzien van een duidelijke bronvermelding, schaal aanduiding en legende.
- de juiste bron van de gebruikte studies en documenten te vermelden
- een verklarende woordenlijst, afkortingenlijst, lijst met tabellen en figuren en literatuurlijst bij het rapport op te nemen
- achtergrondinformatie in de bijlagen op te nemen
- in een inleiding tevens het besluitvormingsproces, incl. een beschrijving van de timing en de procedure beschrijven. Hierin zal de rol van het plan-MER in een dergelijk proces geschetst worden. Zeer belangrijk is ook aandacht te besteden aan de relatie met de andere interfererende processen en de presentatie hiervan (bvb het uitwerken van stroomschema's).
- bijzondere aandacht te besteden aan de presentatie van de vergelijkende beoordeling
- een samenvatting te voorzien. De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en sprekers en verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het planMER

2 Doelstelling, probleemstelling, verantwoording

Doel en missie van de beleidsvisie wordt in de kennisgeving uitgelegd (p.2,3,4) o.m gericht op de maximalisering van de maatschappelijke meerwaarde van de Vlaamse zeehavens; die meerwaarde

wordt als multidimensioneel aangegeven op economisch vlak , op milieu- en veiligheidsvlak, op sociaal vlak . Het mag duidelijk zijn dat naarmate de visie verder wordt uitgewerkt de invulling met concretere elementen uitgebreid wordt en met de bijbehorende onderbouwing zal gepaard gaan. Zo zal de “vermindering van emissies door het gebruik van zeetransport in plaats van landtransport “ toch in de weegschaal liggen met de toename van het volume wegtransport met bijbehorende emissies.

Ook de milieubeschermingsdimensie vormt een voornaam element in de ontwikkeling van de zeehavenbeleidsvisie zo o.m. naar scheepsafval, opvang ongevallen, MARPOL,...Het kan van belang zijn aan te geven op welke regelgeving die het concrete havengebied overschrijdt de LTV wel en niet kan ingrijpen of suggesties kan doen.

Verantwoording

Bij de verantwoording van de beleidsvisie zoals in de kennisgeving weergegeven hoort verdere duiding en/of nuancering omdat niet alle elementen de optelsom kunnen zijn van ontwikkelingen in de respectievelijke havens.

De criteria voor de milieueffectbeoordeling worden op hoofdlijnen aangegeven waarbij in tegenstelling tot in hoofdstuk XII de “grensoverschrijdende aard” niet aangegeven wordt.

Nochtans maakt de range van werelddhavens en de ligging aan het Schelde-estuarium duidelijk dat dit wel het geval is zoals ook volgt uit in de “ontwikkelingsschets 2010 voor het Schelde-estuarium” die linken legt inzake “natuurlijkheid, veiligheid, toegankelijkheid”.

3 Voorgenomen plan en alternatieven

Bij de beschrijving van het plan en de ontwikkelingsconcepten moet aandacht besteed worden aan het uitgevoerde vooronderzoek en de hieruit bekomen resultaten.

Het plangebied van de Langetermijnvisie Vlaams Zeehavenbeleid is uiteraard Vlaanderen, zo ook het plangebied van het plan-MER. Het studiegebied is het volledige gebied waarbinnen zich een invloed kan voordoen en is bijgevolg ruimer dan Vlaanderen. Uit de bespreking van de milieueffecten zal moeten blijken in hoeverre het zinvol is uitspraken te doen over milieueffecten in aangrenzende regio's buiten Vlaanderen.

Er worden geen alternatieve beleidsvisies ontwikkeld gezien het toch de bedoeling is om "het Vlaams zeehavenbeleid" uit te tekenen op basis van de huidige kennis en markt dat een coherent geheel en integraal pakket zou moeten vormen waar in eerste instantie het Vlaams gewest vat op heeft met daarbij de invloed van buitenaf zoals van de internationale spelers, de Europese regelgeving enz... Het is niet de bedoeling dat Vlaanderen drie visies of meer zou uitwerken.

Wel is er uiteraard de bedoeling te vergelijken met het nulalternatief nl. wanneer in het referentiejaar 2030 het Strategisch Plan Vlaams Zeehavenbeleid niet zou uitgevoerd zijn en alleen de autonome trends met de vandaag bekende beleidsbeslissingen ontwikkeld worden.

Hierdoor ontstaat in 2030 een referentietoestand zoals geschetst in de kennisgevingsnota. De vergelijking van de geschetste referentietoestand met het in de Langetermijnvisie geschetste gewenst toekomstbeeld of streefbeeld geeft indicaties omtrent de mogelijke milieuwinst en/of te vermijden milieuverlies die kan worden geboekt bij uitvoering van de aanbevelingen in de Langetermijnvisie. De beschrijving van deze "milieuwinst" wordt op kwalitatieve wijze uitgevoerd en waar mogelijk op kwantitatieve wijze . Het plan-MER zal aangeven op welke termijn aanbevelingen moeten worden uitgevoerd om effectief het streefbeeld te kunnen realiseren.

Hierbij is het van belang een goed onderscheid te maken en duiding te geven bij de vertreksituatie vandaag en wat het huidige besliste gestuurde beleid al betekent naar de toekomst en hoe juist de beleidsstrategieën met het oog op het streefbeeld nog extra sturing en bijkomende milieuwinst kunnen opleveren.

Immers onder 5.2. "alternatieve beleidsstrategieën" in de kennisgeving wordt aangegeven dat reeds "bij de opmaak ervan de milieucomponent ervan is meegenomen en reeds maatregelen zijn getroffen om steeds de meest milieuvriendelijke vorm van de beleidsacties voor te stellen". Juist over de die graad van milieuvriendelijkheid en -duurzaamheid en de keuzemotivatie zal uitleg gegeven worden in functie van haalbaarheid, draagvlak,

Voor het realiteitsgehalte is het ook beter om de situatie 2020 te schetsen omdat dit ook het perspectief is voor de Strategische Plannen voor de 4 zeehavens, die zelf op zich slechts een doorkijk naar 2030 aangeven.

Het nulalternatief op zich is uiteraard geen beleidsdoel en is daarom ook vergelijkbaar met de beschrijving van de referentiesituatie 2030 met de tussenstap 2020.

Het is daarentegen wel zo dat de inzake beleidsstrategieën en -acties alternatieven en de vergelijking ervan aan bod komen.

Deze strategieën en -acties worden uitgewerkt voor 4 geselecteerde beleidsthema's, gedestilleerd uit de "visie op hoofdlijnen".

In de kennisgeving p.22 wordt 'gelijkaardig' ook gesproken over de vier ankerthema's voor het Vlaams zeehavenbeleid op middellange termijn. Verduidelijkt moet worden of dit onderscheid tussen ankerthema's of beleidsthema's moet weerhouden worden dan wel dat dit te maken heeft met respectievelijk middellange (2020) of lange termijn (2030).

Er mag geen verwarring bestaan tussen de begrippen "beleidsthema", "beleidsdomein" en of "beleidsstrategie" en de overeenkomstige aantallen die daarbij horen.

Het voorwerp van de LTV met de beleidsthema's en -strategieën en de bijbehorende acties krijgt de nodige duiding en waar nodig extra nuancering en onderbouwing.

Inzake logistieke ontwikkeling en de link met de milieu- en ruimtelijke gevolgen zullen twee scenario's die in het plan-MER tegen elkaar kunnen worden afgewogen.

In extreme termen uitgedrukt gaat het om het concentratiemodel en het spreidingsmodel.

Daarbij kunnen we nog verder differentiëren volgens de aard van de activiteiten:

- Concentratiemodel logistiek/distributie
- Concentratiemodel zware industrie
- Spreidingsmodel logistiek/distributie
- Spreidingsmodel zware industrie

In het concentratiemodel wordt een sturend beleid gevoerd om vestigingen van bovengenoemde types bedrijven in zeehavens te vestigen. In het spreidingsmodel worden nieuwe vestigingen gestuurd naar hinterlandlocaties. Voor wat de logistieke bedrijvigheid betreft gaat het dan om multimodaal bereikbare locaties. Beide scenario's worden ook afgewogen ten opzichte van de huidige situatie die vooral gekenmerkt wordt door spreiding van dergelijke vestigingen in het hinterland op voornamelijk unimodaal bereikbare locaties (bv. langs autosnelwegen).

Het MER zou vanuit de milieueffectevaluatie van beide alternatieven de langetermijnvisie verder kunnen onderbouwen.

Belangrijke milieueffecten die bij de afweging van beide alternatieven zullen worden vergeleken zijn mobiliteitseffecten en effecten naar ruimtebeslag nl. het aanbod en de sturing inzake ontwikkeling van bedrijventerreinen. Afgeleide effecten kunnen zich voornamelijk situeren in de disciplines geluid en lucht. Ook zal nagegaan worden of afgeleide effecten mogelijk zijn naar bijv. water, bodem of de andere beleidsdomeinen zoals in het decreet zijn aangegeven. Die afgeleide effecten hangen kwalitatief samen met de afweging van mogelijke strategieën van spreiding of concentratie of een weg daartussen. 'Spreiding' heeft gevolgen voor ruimtebeslag, potentiële hinder, water- en/of bodemverontreiniging, kans op calamiteiten enz.

Mobiliteitseffecten en effecten naar ruimtebeslag zijn maar in te schatten op basis van degelijke informatie inzake groeiprognozes voor de Vlaamse zeehavens.

Het is duidelijk dat logistiek niet over één kam kan geschoren; differentiatie is nodig bijv. naar gevaarlijke goederen en transporten.

Het plan-MER kan toegevoegde waarde leveren ten opzichte van de plan-MER's voor de individuele zeehavens (in het kader van de opmaak van de strategische plannen) door :

- een vergelijkend overzicht te maken van het beschikbare cijfermateriaal en informatie inzake trafiekprognoses (aangeleverde vrachten in zeehavens) en de trafiekprognoses voor de diverse zeehavens te cumuleren zodat een beeld voor Vlaanderen wordt verkregen
- een vergelijkend overzicht te maken van de – voor zover beschikbaar – toegepaste omzettingssleutels inzake mobiliteit (bv. TEU naar vrachten over de weg, per spoor, per binnenschip) en ruimtegebruik (bv. TEU naar ha, naargelang aard activiteiten); rekening houdend met de toegepaste modal split per zeehaven worden dan de gecumuleerde trafieken over de hinterland verkeersinfrastructuur berekend (op niveau Vlaanderen, belangrijkste verkeersassen)

De verhouding tussen dit plan-MER en de andere plan-MER's, in het bijzonder deze met betrekking tot de strategische plannen van de individuele zeehavens, dient duidelijk te worden beschreven. Ook de verhouding tot andere plan-MER's waar enige interactie kan bestaan wordt beschreven bv. Plan-MER op LTV Schelde-estuarium, plan-MER op Masterplan Antwerpen, Plan-Mer Sigmaplan. Specifieke duiding is hierbij nodig omwille van de verschillende stand van zaken van de verschillende planprocessen.

Zo moet het plan-Mer voor de Zeehaven Antwerpen nog opstarten o.m. met de evaluatie en vergelijking van al dan niet te weerhouden economische scenario's.

Omwille van het hoge abstractieniveau van de Langetermijnvisie wordt de milieueffectevaluatie van talrijke aanbevelingen uit de LTV kwalitatief uitgewerkt.

Kwantitatieve evaluaties zullen worden uitgevoerd waar mogelijk en relevant o.m. wat betreft de verwachte verkeersstromen, hun vermoedelijke situering op de Vlaamse verkeersinfrastructuur (belangrijkste verkeersassen) én de afgeleide effecten naar geluid en lucht. Als tijdshorizonten waarvoor kwantitatieve uitspraken worden gedaan gelden 2010 en 2020. Voor 2030 worden kwalitatieve uitspraken gedaan.

4 Juridische en beleidsmatige context

De kennisgeving heeft een opgave gedaan van het juridisch/beleidsmatig kader op hoofdlijnen dat voor deze plan-MER van belang is. De relevantie kan verder nog gespecificeerd toegewezen per milieudomein.

Het MER zal concreter nagaan waar de planrelevantie zich situeert en met name ook aangeven of de voorwaarde onderzoeksturend kan zijn (waarbij een benadering volgens milieudomein een goede aanpak is) dan wel procedurebepalingen bevat of een combinatie van beide. Hierbij zal ook de status van de documenten vermeld dienen te worden. Het is dan ook van belang om ook tijdens het opstellen van het MER de stand van zaken hiervan op te volgen.

In het plan-MER kan nagegaan worden of het vigerende beleid een belemmering vormt voor het uitvoeren van de mogelijke maatregelen in het strategisch plan, voor zover dit mer-relevant is.

Bij de juridische en beleidsmatige maatregelen of randvoorwaarden en/of bij de behandeling ervan in de respectievelijke disciplines of beleidsdomeinen wordt specifiek aangegeven welk het statuut is of kan zijn nl. decretaal, verordenend, bindend of richtinggevend.

Vermits het beleid wordt uitgetekend "in partnerschap met de betrokken actoren in het Vlaamse Havenlandschap" zullen zij ook graag weten in hoeverre zij lokaal hetzij bovenlokaal betrokken partij zijn o.a. naar input, naar het nemen van specifieke ruimtelijke, milieu- of andere maatregelen.

De juridische en beleidsmatige randvoorwaarden worden aangevuld waar relevant bijv. inzake het bosdecreet, de Seveso-richtlijn; ook het Sigmaplan,

5 Referentiesituatie en milieueffecten

In de kennisgeving worden in tabelvorm de krachtlijnen van de bestaande toestand 2004, de autonome en gestuurde ontwikkelingen en de trends weergegeven, samen met de referentiesituatie 2030.

Gevraagd wordt - waar verwezen wordt naar gegevens van de respectievelijke havens - de juiste gegevens met bijbehorende referentie te citeren.

De gestuurde ontwikkelingen moeten zo volledig mogelijk zijn en er moet duidelijk gemaakt worden of deze al onder bestaande beslissingen thuishoren dan wel nieuw zijn in het kader van de beleidsstrategieën.

De uitspraken over trends en ontwikkelingen moeten ook onderbouwd worden en beter genuanceerd, met de nodige verwijzingen en de schaal aanduiding.

De relevantie van de beleidsdomeinen dient getoetst aan de bepalingen van art.4.2.7. §2 van het Mer-Vr-decreet "over de te leveren informatie voor zover relevant voor het planprocesstadium en het schaalniveau en volgens de bestaande kennis en methodologie".

Met name kan in algemene kwalitatieve benadering bijv. de relatie tussen bodem en het baggerbeleid, verkend worden. Ook kan bij het vergelijken van het spreidings- en concentratiemodel aangegeven worden wat dit 'onderscheidend' kan betekenen voor (spreiding in of concentratie van) lozingen, depositie, licht- en andere hinder.

Op basis van de reacties op de kennisgeving kunnen ook de nodige gegevens aangeleverd worden zelfs waar het gaat over de voorspelling van de verdeling van de trafieken per haven.

Ook wat de modal split betreft is afstemming op de lopende onderzoeken nodig.

Milieugebruiksruimte moet qua begrip en invulling goed omschreven worden met afstemming op het NEC-reductieprogramma en de inspanningen die de respectievelijke sectoren reeds leveren dan wel waar nog afspraken verder moeten uitgewerkt worden.

Dit plan-MER is geen infrastructuur-MER, m.a.w. in de Langetermijnvisie worden geen voorstellen inzake te realiseren infrastructuur vermeld. Het begrip milieugebruiksruimte zal in dit plan-MER dan ook niet worden toegepast met betrekking tot concrete projectvoorstellen maar op een hoger schaalniveau, en wel in volgende gevallen :

- mobiliteit : berekende verkeersstromen per belangrijke verkeersas vergelijken met de capaciteit ervan; ook de evolutie spoor en scheepvaart zijn van belang ;
- geluid : berekende geluidsniveaus binnen geluidscontouren (langs verkeersassen) vergelijken met draagkracht langs die verkeersassen
- lucht : berekende emissies vergelijken met emissieplafonds

In de kennisgeving wordt een "eerste overzicht van de mogelijke milieueffecten per beleidsactie gegeven" via een ingreep-effectenanalyse met mogelijke effectgroepen en criteria.

Dit dient verder uitgewerkt uiteindelijk onder de "te weerhouden acties" met terugkoppeling naar de omschrijving van de acties omwille van de mogelijke milieu-impact.

Bij het beleidsthema "organisatie van het overheidsbeleid" is bij "criteria" weerhouden "daling van conflicten", waar beter kan gesproken worden in termen van 'toe- of afname van leefbaarheid, van ruimteinname, van - rechtszekerheid,...Het hoeft qua overheidsbeleid i.v.m. transparantie in regelgeving en beleid niet beperkt te worden tot 'natuurwaarden'.

Een aantal elementen uit de kennisgevingsreacties wijzen op o.a. afstemming van de criteria 'mobiliteitseffecten' (zie mobiliteitsplan Vlaanderen) nl. voertuigkm/ton/km/modus. Multifunctionaliteit en verweving hoeft onderscheiden van menging of medegebruik van functies (ruimte voor recreatie, ecologische infrastructuur, ook landbouw,...)

Luchtverontreiniging wordt meegenomen in de domeinen 'Ruimtegebruik' en 'Verkeer en vervoer' met de link naar gezondheid. De havenontwikkelingen hebben echter wel een potentieel belangrijke invloed op de luchtverontreiniging. Bovendien dient naast wegverkeer voldoende aandacht te gaan naar de scheepvaart.

Het NEC-reductieprogramma geeft het belang aan om bij het opstellen van strategische plannen voor havengebieden een toetsing uit te voeren aan het NEC-programma. De kennisgevingsnota geeft in hoofdstuk 5 een aantal aandachtspunten die verder afgetoetst moeten worden

Verder dient de nadruk niet enkel op het wegverkeer te liggen. De aangegeven schaalvergroting in de scheepvaart heeft een invloed op de luchtkwaliteit. Naast de globale effecten op de luchtkwaliteit tengevolge van gewijzigde verkeersstromen (spoorverkeer en scheepvaart), dient voldoende aandacht te gaan naar de problematiek van het toenemende vrachtverkeer.

Verkeer en vervoer worden in kaart gebracht, ook de link naar luchtverontreiniging kan gelegd worden. Het is mogelijk vanuit de verandering in verkeersstromen aan te geven wat de effecten voor luchtkwaliteit zullen zijn. Bovendien betekent een modale verschuiving niet noodzakelijk een milieuwinst. Dit hangt af van de hoeveelheid vrachtwagenkilometers die bijkomend zullen worden afgelegd door de uitbreiding, van het gebruikte type schepen en brandstof gezien grotere schepen zullen ingezet worden en zo meer. Om hierover een uitspraak te kunnen doen zal de analyse duiding geven.

De aanbeveling uit de LTV waar een potentieel effect op het marien milieu kan vermoed worden is deze waarbij Short Sea Shipping gepromoot wordt. Een toename van SSS kan inderdaad leiden tot een verhoogd risico op ongevallen, met alle negatieve milieugevolgen vandien. Vele maatregelen en instrumenten situeren zich echter op niveau van het scheepvaartbeleid, vaak internationaal geregeld. Maar hoe evolueert de grootte van de schepen en welke gevolgen heeft dat voor het aantal schepen van en naar de zeehavens? De mogelijkheden vanuit Vlaanderen die hier sturend kunnen zijn, zijn zeer beperkt. De relevantie hierbij rekening houdend met de bemerkingen van het bestuur Mathematisch Model Noordzee wordt aangegeven.

Zoals juist wordt opgemerkt in de kennisgeving dient het begrip "milieuvriendelijkheid of milieuduurzaamheid" geoperationaliseerd te worden. De strategieën daartoe en de concrete beleidsacties kunnen zeker in bandbreedte verschillen.

Methodologische aspecten

In de kennisgeving wordt een stramien aangegeven. De (hoofd-)punten per onderzoekdiscipline moeten afgestemd worden op de effectgroepen en criteria die in de ingreep-effectanalyse en per beleidsthema zijn aangegeven.

Er zal aandacht besteed worden aan de cumulatie van effecten en (on-)omkeerbaarheid van maatregelen en acties. Onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden worden aangegeven.

Waar nuttig en relevant zullen de bestaande modelresultaten gebruikt worden (bijv. mobiliteitsplan Vlaanderen en de multimodale modellen; luchtmissie met verspreiding,...). Het onderscheid geldt of in het kader van deze plan-mer een model zal lopen dan wel of bestaande resultaten zullen gehanteerd worden.

De effectbeschrijving is controleerbaar en doorzichtig

De beleidsrelevantie van de respectievelijke disciplines water, bodem, licht kan beter geduid worden voor de globale benadering die niet specifiek havengebiedsdekkend is, maar wel gemeenschappelijk als beleidsterrein zoals bijv brownfieldontwikkeling, baggerproblematiek, ... de link met "Marien Milieu" en "Seveso". Voor het veiligheidsluik kunnen de elementen van de aanpak op hoofdlijnen uit de ruimtelijke veiligheidsrapporten op plan-niveau gelden (bestaande en lopende onderzoeken).

Ook voor "fauna-flora" doorverwijzen naar de afzonderlijke strategische plannen is wat te gemakkelijk zeker omdat wat het overheidsbeleid betreft de problematiek van de bijbehorende regelgeving (Vlaams en Europees) wordt aangekaart. Het zijn hier niet de afzonderlijke habitats die onder de aandacht hoeven te vallen maar wel het globale NATURA 2000 netwerk, zelfs grensoverschrijdend wat het Schelde-estuarium betreft.

Voor landschappen geldt ook de globale visie inzake erfgoedlandschappen, de landschapsatlas,...

Het mag duidelijk zijn dat in de respectievelijke disciplines de verschillende beleidsthema's en strategieën aan bod komen en/of vice versa.

vergelijking van de alternatieven

Er dient een globale evaluatie te gebeuren van de onderzochte planalternatieven en de vergelijking ervan; zie ook onder punt 4.

De plan-MER zal dus heel duidelijk en transparant de gebruikte methodologie voor de afweging van de alternatieven beschrijven.

De gradatie van milieuvriendelijkheid en milieuduurzaamheid zal hierbij ook van belang zijn.

6. Grensoverschrijdende effecten

De basis hiervoor wordt aangegeven in de kennisgeving onder deel 12.

De link met de lopende planprocessen (Schelde-estuarium, Sigmaplan, Masterplan Antwerpen...) is hier uiteraard van belang samen met de link via het estuarium naar het marien milieu.

7. Leemten in de kennis

Het MER dient opgave te doen van de leemten in kennis die tijdens het uitvoeren van het onderzoek werden vastgesteld. Deze leemten kunnen opgedeeld worden naar aard van de leemte waarbij dan onderscheid dient gemaakt te worden tussen leemten met betrekking tot het plan, met betrekking tot de inventaris en aangaande de methode (vb. van de effectvoorspellingen, inzicht).

Het MER zal eveneens aangeven hoe met deze leemten omgegaan is en hoe zij kunnen doorwerken in de besluitvorming.

8. Evaluatie

In de plan-MER zal aangegeven worden of er eventuele opvolgingsmaatregelen of evaluaties voor te stellen zijn op plan- of procesniveau.

Er zal de nodige aandacht worden besteed aan een goede en regelmatige communicatie naar de burger over de stand van zaken.

9. Integratie en eindsynthese

In een afzonderlijk deel zal het rapport een discipline-overschrijdende, leesbare samenvatting geven over de verwachte gevolgen voor het milieu en hoe en in welke mate de voorgestelde maatregelen de mogelijke negatieve milieueffecten kunnen voorkomen, beperken, verhelpen of eventueel compenseren..

10. Niet-technische samenvatting

De niet-technische samenvatting vormt een afzonderlijk leesbaar deel van het plan-Mer dat de essentie van de overige delen beknopt weergeeft. De tekst moet zodanig geschreven zijn dat zij begrijpelijk is voor de gemiddelde lezer. Figuren, kaarten of tekeningen dienen ter ondersteuning van de tekst in deze samenvatting opgenomen te worden.

Aanstelling team van erkende deskundigen en MER-coördinator.

De voorgestelde MER-coördinator met zijn team van deskundigen voldoet om invulling te kunnen geven aan de beschreven inhoudelijke aanpak.

Lijst van de administraties, overheidsinstellingen en openbare besturen die advies en/of bemerkingen hebben uitgebracht.

Met hun opmerkingen werd rekening gehouden in deze richtlijnen:

- AMINAL-Afdeling Natuur-Brussel
- Gemeentebestuur Beveren
- Gemeentebestuur Zwijndrecht
- Provinciebestuur Antwerpen
- Provinciebestuur Oost-Vlaanderen
- Provinciebestuur West-Vlaanderen
- Stad Brugge
- BMM (Beheerseenheid van het mathematisch model van de Noordzee), KBIN, 1200 Brussel
- Antwerpse Gemeenschap voor de Haven -AGHA-Milieucel- Antwerpen
- BASF-Antwerpen
- Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
- MBZ-Haven Brugge-Zeebrugge
- Voka -Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland